VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 196)
z dnia 23 października 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 196)

23 października 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie realnych możliwości realizacji zapowiedzianej budowy południowej obwodnicy Warszawy w ciągu drogi S2, dokumentów rządowych zapewniających i pozwalających rozpocząć powyższą inwestycję wraz ze wskazaniem źródeł finansowania, z uwzględnieniem skutków przesunięcia w czasie dwóch inwestycji polegających na budowie wlotów do Warszawy od południa i północy – dwóch fragmentów trasy S7 – w kierunku Janek i Łomianek.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Lech Witecki** dyrektor generalny Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Janusz Laube**, doradca w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów. Witam także sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, pana Zbigniewa Rynasiewicza wraz z zespołem współpracowników.

Dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów. Porządek dotyczy informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie realnych możliwości realizacji zapowiedzianej południowej obwodnicy Warszawy w ciągu drogi S2, dokumentów rządowych zapewniających i pozwalających rozpocząć powyższą inwestycję wraz ze wskazaniem źródeł finansowania, z uwzględnieniem skutków przesunięcia w czasie dwóch inwestycji polegających na budowie wlotów do Warszawy od południa i północy – dwóch fragmentów trasy S7 – w kierunku Janek i Łomianek.

Przystępujemy do realizacji porządku. Mam informację, że w imieniu wnioskodawców będzie wniosek uzasadniał pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Oddaję głos panu przewodniczącemu. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście, wniosek dotyczący zwołania posiedzenia Komisji w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu spowodowany był, ale i także jest, informacjami złożonymi podczas konferencji prasowej zwołanej w drugiej połowie września przez pana premiera Tuska i ministra transportu Nowaka. W trakcie konferencji prasowej oznajmiono, że postanowiono zbudować południową obwodnicę Warszawy i zapewniono wszystkich, że budowa obwodnicy zostanie rozpoczęta w najbliższych miesiącach. Na pytania dziennikarzy w jakich dokumentach zawarta jest informacja o tejże budowie, jakie dokumenty rządowe gwarantują finansowanie tej inwestycji, premier Tusk pytany o te kwestie przekazał głos ministrowi Nowakowi. A ten w sposób mętny, niewyraźny i niejasny odpowiadał, że to między innymi dokumenty tworzone w Brukseli zawierają te informacje, że doku-

menty aplikacyjne zawierają te informacje. Praktycznie rzecz biorąc, nie odwołał się do żadnych dokumentów gwarantujących finansowanie tej inwestycji.

Na konferencji prasowej poinformowano, że inwestycja „południowa obwodnica Warszawy" będzie realizowana ze środków, które pierwotnie były przeznaczone na realizację drogi S7. Z jednej strony wzbudziło to niepokój tych wszystkich, którzy żywotnie są zainteresowani realizacją drogi S7 w okolicach Warszawy. Ale z drugiej strony wzbudziło to szczególny niepokój tych, którzy zadają sobie pytanie: jak to jest, że w jednym miesiącu ogłasza się budowę takich a nie innych odcinków dróg i autostrad, że podejmowane będą takie a nie inne drogowe przedsięwzięcia infrastrukturalne, a kolejnego miesiąca padają zupełnie inne zapowiedzi. Padają wręcz zapewnienia, że będą realizowane inne inwestycje drogowe.

Dzisiaj mieliśmy nadzieję usłyszeć od Nowaka, ministra transportu, jakimi kryteriami kieruje się resort, decydując o realizacji konkretnej inwestycji. Czy są to kryteria merytoryczne wynikające z planów wieloletnich, czy są to kryteria typowo polityczne, które determinują decyzje o wszczęciu realizacji inwestycji drogowych, a zarzuceniu innych wcześniej planowanych. Czy na potrzeby referendum w Warszawie można ogłosić, że buduje się jeden odcinek drogi ekspresowej i zapewnić tych wszystkich, których referendum bezpośrednio nie dotyczy, że inwestycje przez nich oczekiwane nie będą realizowane. Pragnę przypomnieć, że w tej informacji i bardzo poplątanych tłumaczeń Nowaka, ministra transportu, podczas konferencji prasowej do której się odnoszę, nie padła żadna informacja o programie budowy dróg krajowych i autostrad, o kolejnym załączniku zmieniającym i poszerzającym zakres inwestycji objętych programem, załącznika, który przenosiłby podstawowe przedsięwzięcia mające zapewnione finansowanie, a więc właśnie południową obwodnicę Warszawy. Później, *post factum*, pojawiły się komunikaty, że politycy opozycji kłamią, że politycy opozycji podają nieprawdziwe informacje.

Dzisiaj oczekujemy wyjaśnienia jaki był stan rzeczy na dzień ogłoszenia budowy południowej obwodnicy Warszawy. Przypomnę, że w czerwcu tego roku zmieniono i przyjęto nowy załącznik do rządowego programu budowy dróg krajowych i autostrad, w którym budowa tej trasy ekspresowej nie została uwzględniona. Kiedy ogłaszano rozpoczęcie budowy południowej obwodnicy Warszawy, przygotowany był projekt rozporządzenia do załącznika nr 6 poszerzający program budowy dróg krajowych i autostrad o południową obwodnicę. Nie był wówczas znany żaden dostępny projekt dotyczący załącznika nr 7. Taki załącznik dawałby podstawy premierowi i ministrowi transportu Nowakowi do stwierdzenia, że inwestycja będzie realizowana. Póki co, to minister transportu Nowak nie ma kompetencji, które posiada Rada Ministrów, i nie może stwierdzić publicznie, że decyzje leżące w kompetencji Rady Ministrów będą podjęte i zapewnić, że zostaną przyjęte. Nowak to nie Rada Ministrów, Nowak to konstytucyjny minister transportu. Wobec czego uznaliśmy, że na potrzeby tylko i wyłącznie polityczne przyjmuje się dzisiaj rozwiązania i rozstrzygnięcia, które nie do końca wpisują się w strategię komunikacyjną kraju.

Mieliśmy nadzieję usłyszeć dzisiaj odpowiedź od Nowaka, ministra transportu, jakie przesłanki stały za tym, aby dokonać zmian realizacji konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych? Co powoduje, że realizacja drogi S7 w okolicach Warszawy została przez Nowaka, który wówczas imputował sobie kompetencje Rady Ministrów, uznana za marginalną inwestycję. W efekcie skreślono ją z podstawowego programu budowy dróg krajowych i autostrad. Natomiast południowa obwodnica Warszawy weszła w to miejsce. Jakie przesłanki powodowały, że z dnia na dzień przenosi się finansowanie inwestycji o wartości wielu miliardów złotych, praktycznie bez podstaw prawnych?

Tyle tytułem uzasadnienia. Jestem przekonany i mówię to w imieniu wnioskodawców, którzy również co do tego nie mają wątpliwości, że przykład deklarowanej budowy południowej obwodnicy Warszawy jest przykładem tego, jak chory jest system planowania kolejności realizacji inwestycji drogowych w Polsce, a także jak chory jest system wydatkowania miliardów złotych i od czego jest uzależniony. Dlatego szczególnie liczymy, że przedstawiciel resortu odpowie nam dzisiaj na pytania dotyczące kryteriów, jakimi resort kieruje się, proponując realizację konkretnych inwestycji drogowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza. Proszę o odniesienie się do poruszonych spraw i problemów.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, na samym początku mam pytanie do pana przewodniczącego. Czy będzie rzeczą normalną, że mówiąc o pewnych osobach, ministrach, premierach, posłach nie używamy na posiedzeniach Komisji Infrastruktury zwrotów grzecznościowych? Jeżeli tak, to będę się do tego stosował.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, chyba wszyscy obecni na sali usłyszeli i na pewno są na tyle wrażliwi, że słyszeli doskonale ten ton wypowiedzi i kontestację osoby i stanowiska, wyraźną kontestację. Pozwoliłem sobie nie komentować tego. Dlatego bardzo proszę, panie ministrze, o odniesienie się do wypowiedzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo przepraszam. Panie przewodniczący, odpowiem na pytanie kierowane do mnie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo proszę. Ponieważ udzieliłem głosu panu ministrowi, myślę że jeszcze pan przewodniczący będzie miał okazję zabierać głos.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ależ panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan przewodniczący będzie jeszcze miał okazję zabierać głos w ramach prawa przysługującego z regulaminu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przede wszystkim decyzje, które podejmowane są w ostatnim czasie przez Radę Ministrów, jak również przygotowywane przez resort do podjęcia przez Radę Ministrów, mają na celu uniknięcie tego, co spotkało nas w momencie rozpoczęcia obecnej perspektywy finansowej, czyli w latach 2007, 2008 i 2009. Te trzy pierwsze lata były dosyć istotne, na co zresztą zwraca uwagę branża budowlana, na co w zasadzie zwracali uwagę wszyscy, także państwo posłowie podnosiliście te kwestie w swoich wypowiedziach, interpelacjach i pytaniach. Jesteśmy obecnie w sytuacji, że Parlament Europejski jeszcze nie uchwalił budżetu dla państw członkowskich Unii Europejskiej. Nie są też przyjęte ostateczne dokumenty, które w jakiś sposób rozdysponowałyby środki finansowe przeznaczone na poszczególne programy realizowane w ramach przyszłej, nowej perspektywy finansowej, o czym państwo doskonale wiecie. Doskonale sobie zdajemy sprawę, że podejmując taką decyzję czekamy na, po pierwsze, przyjęcie budżetu przez Parlament Europejski, później jego podziału na poszczególne programy, między innymi na program dotyczący infrastruktury i środowiska. Doprowadzilibyśmy do podobnej sytuacji, która miała miejsce na początku tej perspektywy, czyli w 2007, 2008 i 2009 roku.

Oczywiście, pan poseł wnioskodawca zwrócił uwagę na to, że nie do końca są przyjęte polskie dokumenty wymagane do tego, żeby rozpoczynać inwestycje. Chciałem przypomnieć, że nie są przyjęte wszystkie dokumenty i decyzje podejmowane przez Parlament Europejski i przez Komisję Europejską. Nie chcemy powtarzać tamtego czasu, to był bowiem moment, w którym zaczęły się też kłopoty w obszarze branży budowlanej, dlatego że nie było rozpisywanych przetargów, nie było inwestycji. Abstrahuję już od tego, na ile w tamtym okresie mieliśmy przygotowane ustawodawstwo, które pozwalałoby na taki ruch, na takie działania. Przypomnę „specustawy” drogowe, wywłaszczeniowe czy też środowiskowe.

Będąc w takim momencie, jaki opisałem oczywiście tylko bardzo ogólnie, zostaje podjęta decyzja o realizacji części inwestycji, które znajdują się bardzo wysoko w przygotowanym przez Polskę programie budowy dróg i autostrad – dokumencie implementa-

cyjnym. Są to inwestycje, które na podstawie wymogów stawianych nam przez Komisję Europejską, są bardzo wysoko w „punktacji" tej Komisji. Część tych inwestycji, o czym wspomniał dzisiaj już mój przedmówca, znalazła się w załączniku nr 5, część znalazła się załączniku nr 6. One są przygotowane w różny sposób i w różnej formie. Na sali są przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Możemy odpowiedzieć na pytania i powiedzieć jak to wygląda w przypadku przetargów, które są uruchamiane.

Uważamy, że podjęliśmy słuszną decyzję, dobrą dla rynku, ale nie tylko dla rynku budowlanego. Jest to właściwe przejście w nowy czas programowania i oczekiwania, że chcielibyśmy, żeby podział środków, które są przeznaczone na budowę dróg i modernizację linii kolejowych był dalej w proporcji 60:40, czyli 60% środków na drogi, a 40% na kolej.

Nie ma też co ukrywać, że cały czas Komisja Europejska oczekuje tego od nas. Może to uzupełnić przedstawiciel Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Ten proces też nie jest zamknięty i dyskusja też nie jest zakończona czy to będzie 60:40 czy 50:50. Mamy zaległości jeśli chodzi o inwestycje drogowe. Dlatego nasze oczekiwanie jest takie i takie jest też przygotowanie instytucji odpowiadających za inwestycje, że lepiej i łatwiej jest wydawać pieniądze z budżetu w proporcji, o której powiedziałem, a więc 60:40. Dla właściwego funkcjonowania sieci drogowej i kolejowej w Polsce potrzeba, żeby taka proporcja była zachowana. W takich uwarunkowaniach podejmujemy decyzje.

Podobna sytuacja dotyczy południowej obwodnicy Warszawy przygotowanej do przedstawienia Komisji Europejskiej. W dokumencie implementacyjnym, na który się powołuję, jest ona na miejscu bardzo wysokim w przyjętej punktacji. Jest też na miejscu, które pozwala nam podjąć decyzję, że chcemy tę inwestycję realizować bez jakiś tam problemów w uzgodnieniach z Komisją Europejską. Wstępne uzgodnienia, będące w zasadzie na samym końcu, pozwalają taką inwestycję uruchomić.

Odcinki południowej obwodnicy Warszawy zaczynają się przy węźle „Puławska". Jak państwo wiecie, węzeł ten został we wrześniu tego roku oddany do użytku. Od tego węzła do węzła „Przyczółkowska" odcinek obwodnicy liczy 4,6 km, w tym jest tunel o długości 2,6 km. Generalna Dyrekcja jest przygotowana do rozpisania przetargu. A w jakim momencie ten przetarg może być rozpisany – powiem za chwilę. W grudniu tego roku przy spełnieniu określonych warunków, taki przetarg może być rozpisany. Podobnie jeśli chodzi o drugi odcinek, czyli węzeł „Przyczółkowska" oraz węzeł „Wał Miedzeszyński". Wspólnie z mostem przez Wisłę o długości 1,3 km, ten odcinek obwodnicy będzie miał długość 6450 metrów. Podobnie jest przygotowany do przetargu w grudniu tego roku. Ostatni odcinek obwodnicy to węzeł „Wał Miedzeszyński"; jesteśmy już na drugiej stronie Wisły. I dalej „Węzeł Lubelska" powstanie w obrębie budowanej drogi S17, która również jest wpisana w cały projekt. Jak państwo wiecie, cała droga S17 sukcesywnie wpuszczana do ruchu, w sensie uruchomionych przetargów, jest drogą przygotowaną do realizacji w nowej unijnej perspektywie finansowej. Przetarg odbędzie się w II kwartale przyszłego roku.

Południowa obwodnica Warszawy i nie tylko południowa obwodnica państwo, stworzą jeden pierścień drogowy. Wcześniej zostały uruchomione przetargi, które tworzą północną obwodnicę Warszawy; mówiliśmy o Markach. Ten zakres inwestycji został rozpisany. Żeby domknąć cały pierścień, to oczywiście mówimy o dalszym ciągu obwodnicy południowej od „Węzła Lubelska" i drogi S17, aż do węzła „Drewnica". Czy dobrze powiedziałem, czy czasem czegoś nie pomyliłem? Dobrze – do węzła Drewnica. I w ten sposób kończymy drogę S17, zamykają też całą obwodnicę Warszawy. Akurat wschodni obszar obwodnicy Warszawy jest realizowany zgodnie z harmonogramem budowy drogi ekspresowej S17.

Pozostaje kilka kwestii do rozstrzygnięcia. Państwo to wiecie i to jest zawarte we wszystkich ustaleniach, we wszystkich dokumentach; czas nowej perspektywy, to nie jest czas finansowania inwestycji autostradowych w Polsce z pieniędzy europejskich. Tak naprawdę, żeby domknąć cały obszar wokół Warszawy, czeka nas trudne zadanie stworzenia właściwego montażu finansowego do wybudowania w pierwszej kolejności połączenia obwodnicy Warszawy z dalszym ciągiem autostrady A2.

Jak państwo wiecie, jest już wybudowana obwodnica Mińska Mazowieckiego. Do węzła „Lubelska”, proszę mi przypomnieć odległość do Mińska, to ponad 20 kilometrów autostrady. Wartość tej inwestycji to około 660 mln zł. W decyzjach, o których mówimy w tej chwili, tego działania jeszcze nie ma. Jak powiedziałem, mówimy o działaniach, które się opierają na środkach planowanych do wydania z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, na środkach europejskich.

Całość spraw związanych z przygotowaniem inwestycji jest, patrząc z punktu widzenia czysto technicznego, przeprowadzona przez Generalną Dyrekcję jak najbardziej prawidłowo. Terminy nie są absolutnie zagrożone. Natomiast 10 października skierowaliśmy do konsultacji społecznej projekt uchwały Rady Ministrów zmieniający załącznik nr 5 do programu budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2011–2015. Wprowadzono do niego budowę południowej obwodnicy Warszawy czyli drogi S2, węzłów „Puławska” i „Lubelska”, które wcześniej opisałem w miarę szczegółowo.

W zasadzie wszystkie wymagane dokumenty dotyczące konsultacji społecznych spłynęły do resortu. W tym miesiącu dokument zostanie skierowany pod obrady Komitetu Stałego Rady Ministrów. Wszystko wskazuje na to, że Rada Ministrów przyjmie uchwałę, która da podstawy prawne do uruchomienia przetargu. Jak powiedziałem, oprócz wymogów czysto technicznych i merytorycznych, które Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad spełni, przygotowując obwodnicę, do ogłoszenia przetargów potrzebna jest uchwala Rady Ministrów. Jak powiedziałem, przygotowujemy dokumenty poszerzające załącznik nr 5, wpisujące drogę S2 oraz węzły „Puławska” i „Lubelska” do tego załącznika. To pozwoli Generalnej Dyrekcji uruchomić przetargi i rozpocząć budowę południowej obwodnicy Warszawy.

Jak państwo zapewnie wiecie, w zasadzie w przypadku opisanych przeze mnie wszystkich trzech odcinków, na które dzieli się obwodnica, jeżeli będzie prawidłowo przeprowadzany cały proces inwestycyjny, wszystkie trzy powinny zostać oddane i wypełniać funkcję południowej obwodnicy Warszawy w roku 2019. To w zasadzie tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę; otwieram dyskusję. Kto z państwa? Pan poseł Kmiecik, bardzo proszę.

Poseł Henryk Kmiecik (TR):

Panie przewodniczący, panie ministrze, źle się dzieje, gdy premier naszego rządu stosuje kryteria partyjnictwa. Gdy dochodziło do referendum w Warszawie, żeby zachęcić warszawiaków, żeby nie brali udziału w referendum, zaproponowano, że będzie budowana obwodnica. Ale jakim kosztem? Kosztem tego, że z załącznika nr 5 zostanie usunięta budowa drogi ekspresowej Legnica- Lubawka, gdzie wszystko było już przygotowane i, można powiedzieć, dopięte na ostatni guzik. Czy się godzi, żeby premier rządu zajmował się partyjniactwem, bronił koleżanki i cały region zachodniej i południowo-zachodniej Polski traktował po macoszemu? Czy oczekujecie tego, że usuwając z załącznika nr 5 budowę odcinka drogi S3 Legnica–Lubawka doprowadzicie do protestów społecznych? Już protestują samorządowcy, protestują ludzie w miastach, wkrótce może dojść do blokad dróg. Kiedy premier ogłosił, że będzie budowana południowa obwodnica Warszawy, od razu w sukurs premierowi ruszyli niektórzy posłowie Platformy Obywatelskiej. Twierdzili, że należy usunąć z załącznika nr 5 odcinek drogi ekspresowej Legnica–Lubawka, ponieważ Czesi nie są przygotowani na to, żeby wspólnie wybudować trasę w kierunku południowej Europy.

Panie ministrze. Dobrze pan wie, bo był u pana przed dwoma, trzema tygodniami ambasador Republiki Czeskiej Jan Sechter, który prosił pana, żeby strona polska nie używała argumentu, że Czesi nie chcą czy nie mogą budować swojego odcinka drogi do połączenia Kralovec–Lubawka. Na wczorajszym spotkania ambasador Republiki Czeskiej zaapelował, żeby strona polska dalej realizowała to co jest zapisane w załączniku nr 5. Oświadczył, że Czesi mieli już taki przypadek gdy budowali swoją autostradę do granicy Bawarii, do której Niemcy nie wybudowali po swojej stronie brakujących czterdziestu kilometrów drogi. Czesi dotrzymali umowy, wybudowali drogę do samej granicy i to Niemcy musieli później dołączyć się do nich. Tak samo pan ambasador oświadczył,

że nie oglądając się na nas, ze strony czeskiej będzie budowany odcinek graniczny z Polską. Czesi mają na tej budowie jedno wąskie gardło, ale do roku 2016 wybudują odcinek drogi Chasza–Jaromer. Zostanie dwudziestoparokilometrowy odcinek, który gotowi są dokończyć do roku 2017; to wbrew temu co mówi się w piśmie, że do roku 2018 Czesi nie rozpoczną budowy.

Panie ministrze, pan rozmawiał z ambasadorem Republiki Czeskiej. Ambasador wyraźnie prosił, żeby nie używać argumentu, że to Czesi nie spełniają swoich wymogów i nie chcą budować.

Jak to jest możliwe, że budujemy drogi odcinkami od wioski do wioski, kawałek drogi po kawałku? Korytarz łączący Skandynawię z Bałkanami z przyczyn dotyczących Polski nie będzie kompletny. Z powodu Polski nie będzie się odbywała wymiana handlowa, regiony nie będą mogły rozwijać się, a inwestorzy przyjeżdżać. Czy to, co już było przygotowane, warto zarzucać? Czy gra jest warta świeczki? Czy mają przepaść unijne pieniądze przygotowane na sfinansowanie budowy drogi S3? Tyle na razie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Adam Kwiatkowski, bardzo proszę.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, po kilku słowach, które powiedział pan minister, mamy w Warszawie i pod Warszawą z jednej strony sytuację, że oczywiście wszyscy czekają na południową obwodnicę, ale z drugiej strony wydaje się, że pan minister powinien jednak przedstawić harmonogram robót. Jeżeli ktoś mówi poważnie o realizacji inwestycji drogowej, to powinien przedstawić dokładny harmonogram, jeśli mamy wierzyć w to, że jak pan minister powiedział na końcu, w roku 2019 obwodnica będzie przejezdna. Tego mi bardzo brakowało w pana wypowiedzi. W związku z tym, panie przewodniczący, mam prośbę o to, żebyśmy poprosili o konkretny materiał, o harmonogram. Wtedy bowiem można będzie stwierdzić jaka część tego, o czym mówili pan premier Donald Tusk i minister Nowak, to są rzeczy mające oparcie w rzeczywistości, a w jakim sensie są to tylko obietnice nie mające żadnego pokrycia w dokumentach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Jerzy Materna, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, po raz trzeci zabieram dzisiaj głos. Po raz pierwszy na posiedzeniu zespołu zachodniego, potem na posiedzeniu podkomisji do spraw środków unijnych i teraz po raz trzeci. Jest taka sprawa; droga S3 ma swoją długą historię sięgającą ponad dziesięciu lat. Niedawno, w kwietniu w exposé pan premier zapowiedział dokończenie pewnej inwestycji. Mamy potem załącznik z 4 czerwca 2013, w którym S3 będzie dokończona. Czyli na trasie od Sulechowa do Lubawki zostanie w latach 2013–2016 wybudowana droga ekspresowa.

Wczoraj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury przedstawiono budżet na 2014 rok, do którego mamy załącznik rzeczowo-finansowy Krajowego Funduszu Drogowego. Na stronie 6 mowa jest o finansowaniu drogi S3 na odcinku od Nowej Soli do Legnicy za kwotę 177 mln zł oraz odcinka Legnica-Lubawka kosztem 213 mln zł. Wszystko jest przygotowane, wydano wiele pieniędzy na to, aby to przedsięwzięcie doszło do skutku. Dzisiaj się dowiadujemy, a właściwie wczoraj się dowiedziałem, że wypadła realizacja odcinka drogi S3 Legnica-Lubawka. Inwestycja ta została zawieszona w czasie i nie wiadomo kiedy zostanie realizowana; może w roku 2018 czy 2020. To jest po prostu niebywały skandal.

Jeżeli coś się programuje, obiecuje ludziom jeszcze w czerwcu… Oczywiście, mamy panią przewodniczącą, panią Bożennę Bukiewicz, która jako wysoka rangą wiceprzewodnicząca Komisji Infrastruktury, zapewniała w Lubuskim, że droga do Lubawki będzie dokończona. Dzisiaj słyszymy coś odwrotnego, że niestety, do Legnicy i Zgorzelca, i dalej na Drezno możecie sobie jechać, natomiast do granicy, a więc do Lubawki, takiej możliwości nie ma. Uzasadnienie tego jest takie, że Czesi po prostu na razie nie przewidują budowy drogi S17 po swojej stronie, prawdopodobnie nastąpi to po 2018 roku. Pytam się

po co robiliśmy A2 i A4. Autostrada skończy się w Medyce i dalej na Ukrainie właściwie nie ma żadnej autostrady. Pytanie podstawowe – po co w ogóle coś zaczynamy robić, obiecujemy ludziom, a na końcu się wycofujemy? Naprawdę, dziesiątki milionów złotych już wyłożono na budowę drogi S3. Inwestycja znalazła się już w budżecie i jej finansowanie zostało zapewnione, abyśmy potem nagle, z dnia na dzień, wycofali się z tego przedsięwzięcia. Słyszymy, że załącznik nr 5 przestaje być obowiązujący. Jak usłyszałem na posiedzeniu podkomisji do spraw środków unijnych, załącznik był tylko papierkiem, w którym zapisy można dowolnie zmieniać. Dzisiaj słyszymy, że ten papierek zostanie zmieniony na załącznik nr 6 i do niego wejdzie budowa południowej obwodnicy Warszawy. OK., niech wchodzi, ale dlaczego wycofuje się inną czteromiliardową inwestycję? Bo koszt budowy odcinka drogi S3 Legnica–Lubawka to kwota 4 miliardów złotych. Ta inwestycja wypada z załącznika, a w jej miejsce wstawiamy południową obwodnicę Warszawy.

Tak być nie może. To jest skandal. Uważam, że w Komisji Infrastruktury powinniśmy zrobić wszystko, żeby przywrócić tę inwestycję, żeby droga S3 miało swój początek w Świnoujściu, a koniec w Lubawce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, mam następujące pytanie. Skoro odcinek drogi, o której mówił mój przedmówca, czyli odcinek drogi S3 Legnica–Lubawka, za spore sumy znalazł się w rządowym programie, stąd prosty wniosek, że miał przygotowane wszystkie dokumentacje. Pytanie nr 1, ile kosztowało przygotowanie dokumentacji, postępowań administracyjnych i uzyskanie dokumentów niezbędnych po temu, żeby można było najpierw przygotować, żeby było nad czym deliberować i prowadzić postępowania administracyjne? Ile kosztowało przygotowanie tych dokumentów? Kto odpowie za marnowanie pieniędzy i z jakich środków chcecie powtarzać tę procedurę? Czy może macie jakieś pomysły, żeby wartość dokumentacji nie uległa przedawnieniu?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów jeszcze chciałby się wypowiedzieć? Pan poseł Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pytanie do pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza. Proszę o odpowiedź.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Wesołość jest w ogóle nie na miejscu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przeszkadzamy?

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pan minister jest wesoły jak szczygiełek na wiosnę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę, zupełnie niepotrzebnie podnosimy temperaturę obrad na sali. Proszę kontynuować, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, zwracam się z wnioskiem, aby w formie pisemnej została udzielona odpowiedź na podstawie jakich kryteriów zmieniono plan inwestycyjny; chodzi o realizację inwestycji drogowych. Na podstawie jakich kryteriów zrezygnowano z realizacji odcinków S7 w okolicach Warszawy? Na podstawie jakich kryteriów wybrano do realizacji budowę południowej obwodnicy Warszawy? To pierwsza rzecz. Proszę o informację pisemną. W momencie ogłaszania, że będzie budowana obwodnica Warszawy, jakimi rząd dysponował dokumentami zapewniającymi finansowanie tego przedsięwzięcia? Kiedy premier rządu ogłaszał realizację południowej obwodnicy Warszawy jeszcze w 2013 roku,

jakimi dysponował dokumentami? Konkretnie proszę o informację, jakie to były dokumenty.

Ponadto podtrzymuję, może inaczej, powtarzam wniosek pana posła Adama Kwiatkowskiego i wnoszę również o odpowiedź na piśmie, jaki jest harmonogram realizacji przedsięwzięcia deklarowanego przez premiera rządu we wrześniu 2013 roku? Chodzi o przedsięwzięcie pod nazwą południowa obwodnica Warszawy.

Panie ministrze, wnoszę o informację na piśmie, w formie pisemnej, jakie są dotychczas poniesione koszty, o czym mówiła pani poseł Anna Paluch, na realizację inwestycji pod nazwą…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Jest jeszcze Legnica–Lubawka…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeszcze odcinek Legnica–Lubawka. To poszerza również wniosek o koszty przygotowania inwestycji S7, z której zrezygnowano na rzecz południowej obwodnicy Warszawy w ciągu drogi S2. Rozumiem bowiem, że inwestycja była już przygotowana w ciągu drogi S7 w okolicach Warszawy. Jaki jest termin ważności dokumentacji, która została przygotowana celem realizacji tego przedsięwzięcia? Żebym był jasno zrozumiany, kiedy mija termin ważności dokumentacji technicznej przygotowanej dla realizacji inwestycji na drodze S7 w okolicach Warszawy? Także pytanie pani poseł Anny Paluch proszę traktować jako powód do udzielenia odpowiedzi w formie pisemnej.

Proszę również o odpowiedź w formie pisemnej…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, bardzo panią proszę, niech pani nie przeszkadza koledze w wypowiedzi. Bardzo proszę kontynuować, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, pani poseł Anna Paluch wręcz pomaga mi. Pan źle interpretuje zaistniałą sytuację, której pan jest świadkiem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan przewodniczący coraz bardziej się odchyla, co odebrałem, że właśnie pani poseł panu przeszkadza.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tylko i wyłącznie chcę być bliżej mikrofonu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem, bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To jest zły ogląd sytuacji, panie przewodniczący.

Panie ministrze, proszę również o informację w formie pisemnej na jakim etapie przygotowania jest dokumentacja techniczna dla budowy południowej obwodnicy Warszawy? Jeżeli jej nie było, to rozumiem, że zlecicie ją państwo w trybie „projektuj i buduj". Czy ta inwestycja zostanie zlecona w tym trybie? Bardzo proszę o wyczerpujące odpowiedzi, aby nie były one – przepraszam, odniosę się do dzisiejszego wystąpienia pana ministra – trudne do percepcji. Nie ukrywam, że mam kłopoty, i pewnie nie ja jeden, z analizą pańskiego wystąpienia. Nie znajduję w nim mimo wszystko odpowiedzi na podstawowe pytanie. Bardzo proszę o takie informacje.

Panie przewodniczący, wyręczył mnie pan z odpowiedzi, którą na wstępie pan minister skierował do mnie w formie pytania. Chodzi o formę wystąpienia. Zapewniam pana ministra, że na pewno nie był to poziom wystąpień polityków Platformy Obywatelskiej z lat 2005–2007, czego między innymi pan minister, będąc posłem, był świadkiem. Gdybyśmy zeszli do poziomu wypowiedzi polityków Platformy Obywatelskiej z czasów, kiedy byliście w opozycji, to procedowanie byłoby przykre i debata byłaby tym bardziej przykra. Myślę, że nikomu nie ująłem w czasie swojej wypowiedzi, uzasadniając wniosek, ani

też nie pomniejszyłem funkcji i zasług. Bóg wie jeszcze czego sobie każdy z nich chciałby sobie przypisać. Już nie będę wymieniał nazwisk. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Oczywiście, z litery prawa, panie przewodniczący, nie uchybił pan nikomu, ale pewnie byłoby przykro, gdyby każdy z nas zwracał się „Adamczyk tu siedzący na sali", „uzasadniający wniosek Adamczyk", itd., itd.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, po prostu szanujmy pewne obyczaje parlamentarne od lat wypracowane, po prostu hołdujmy temu.

Bardzo proszę, pan poseł Henryk Kmiecik.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie pośle, przepraszam. Panie przewodniczący, każdorazowo do nazwiska wskazywałem funkcje. Mówiąc „Nowak" zawsze dodawałem „minister". Zawsze też mówiłem „premier". To nie tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę pana przewodniczącego Adamczyka o odsłuchanie swojego wystąpienia. Na pewno zwróci pan uwagę na to, że było inaczej. Ale nie kontynuujmy tego.

Bardzo proszę, panie pośle Kmiecik.

Poseł Henryk Kmiecik (TR):

Panie przewodniczący, panie ministrze, wnoszę o odpowiedź na piśmie na wszystkie pytania, które zadał pan poseł Adamczyk, ale w odniesieniu do drogi S3, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka od Legnicy do granicy państwa w Lubawce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam do państwa następujące pytanie. Wobec tego, że wszystkie kwestie, które państwo wyraziliście we wniosku, i uznaliście – w przeciwieństwie do mnie – odpowiedź pana ministra za niewyczerpującą i mglistą, i ponowiliście potrzebę udzielenia odpowiedzi na piśmie, pytam czy zgadzamy się na zakończenia posiedzenia w tym momencie? Pan minister odpowie na piśmie na postawione pytania.

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeżeli pan pozwoli, panie przewodniczący, to w imieniu wnioskodawców krótkie słowo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, oczywiście. To znaczy, że umożliwię wypowiedź w imieniu wnioskodawców. Czy w tej chwili? Tak? Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie, dzisiejsze posiedzenie i wyjaśnienia pana ministra, niestety, nie rozwiały wszystkich wątpliwości. Nie dały też jednoznacznej odpowiedzi na pytania o kryteria, którymi kieruje się inwestor, czyli w tym przypadku polski rząd, przy wyborze kolejności realizacji inwestycji. Czy te kryteria to przede wszystkim kryteria finansowe, gospodarczo-finansowe? Czy te kryteria to przede wszystkim wyłącznie polityka, to skutek działalności różnorakich porozumień popularnie zwanych spółdzielniami politycznymi? Czy to polityka, która zmierza do osiągnięcia konkretnych efektów politycznych?

Dlatego też prosimy pana ministra o wyjaśnienie tych kwestii. Od dłuższego czasu zadajemy sobie pytanie, jesteśmy również w trudnej sytuacji sami również pytani w naszych okręgach wyborczych, dlaczego realizujemy te właśnie inwestycje, a nie inne. Dzisiaj nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć na to pytanie. Dzisiejsze posiedzenie Komisji nie rozwiało naszych wątpliwości, raczej zdaje się potwierdzać, że premier obecnego rządu wykorzystał sytuację dla celów czysto politycznych, czysto referendalnych.

Po prostu w jakiejś mierze osiągnął swój cel. Stąd też prośba o informacje pisemne. Panie przewodniczący, prosiłbym również żebyśmy zakreślili datę, kiedy te informacje zostaną przekazane posłom. Mam nadzieję, że pan minister w porozumieniu z kompetentnymi osobami, będzie mógł określić do kiedy otrzymamy informacje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zanim oddam głos panu ministrowi, jeszcze pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Przepraszam, że w takim trybie się zgłosiłem kiedy dyskusja jest już zakończona. Z przyczyn organizacyjnych musiałem na chwilę wyjść z sali obrad, dlatego nie wiem czy ten temat został wcześniej poruszony w debacie, ale jest to bardzo istotne. W swojej wypowiedzi dotyczącej tego co ma być robione w Warszawie, pan minister używał trybu oznajmującego: „ tak to będziemy robili", „to będzie wykonane". Dlatego chciałem zapytać, czy w sprawach, o których właśnie była mowa podczas konferencji prasowej dotyczącej przesunięcia środków finansowych i przyspieszenia budowy południowej obwodnicy Warszawy, zostały dokonane stosowne zmiany w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie realizacji inwestycji? Czy rozporządzenie zostało przez Radę Ministrów uchwalone i jest obowiązujące w nowej postaci?

W przypadku gdyby Rada Ministrów nie podjęła jeszcze decyzji, to pan minister mógłby mówić tylko o projekcie, a nie o tym, że będzie tak czy inaczej realizowana południowa obwodnica Warszawy. Dopóki nie ma decyzji Rady Ministrów, to można mówić tylko o projekcie resortu transportu i że taki jest projekt. Ale nie można, choćby z punktu regulaminu, stosować w imieniu rządu oświadczeń dotyczących sposobu realizacji inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tę kwestię akurat poruszał pan przewodniczący Adamczyk. Panie przewodniczący Adamczyk, umówiliśmy się. Ponieważ współpracujemy w prezydium Komisji, w drodze wyjątku udzieliłem głosu panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, używając argumentu, że przez kilka lat razem współpracowaliśmy, powiedziałbym krótko, że wszyscy posłowie zasiadający w Komisji Infrastruktury powinni mieć satysfakcję z tego co się w Polsce w ostatnich latach wydarzyło. Wydarzyło się to po części we współpracy z Komisją, przy wkładzie pań i panów posłów z tej Komisji. Powiem tak po prostu – trochę więcej wiary w to, że nowa unijna perspektywa finansowa, która jest dla Polski korzystna, pozwoli nam na wybudowanie wielu dróg i zmodernizować w kraju wiele kilometrów linii kolejowych, jak to zresztą stało się w obecnej perspektywie. Powiem bardzo ogólnie, hołdujemy zasadzie, trochę innej od zawartej w dokumencie, o ile dobrze pamiętam, z czerwca 2007 roku, do którego wpisano wszystkie inwestycje, jakie w Polsce chciałoby się zrealizować w nowej unijnej perspektywie finansowej na wartość ponad 200 mld zł. Obecna koalicja musiała odpowiadać dlaczego przy wielkości środków w granicach 100 mld zł, nie możemy zbudować tego co zaplanowano i wpisano na kwotę ponad 200 mld zł. To było oczywiste.

Dlatego też, jeżeli państwo mówicie o kryteriach, to ja powiedziałem dokładnie – jest dokument implementacyjny wyraźnie opisujący kryteria. W kryteriach zawarte są nasze oczekiwania i sprzężenie zwrotne na linii Komisja Europejska – Polska. Tam jest wręcz punktacja poszczególnych odcinków dróg i odpowiedź na pytanie dlaczego akurat chcemy budować te, a nie inne drogi i dlaczego akurat stawiamy na te, a nie inne inwestycje. I tam są te kryteria. Oczywiście odpowiemy na piśmie.

Chciałbym tylko zwrócić uwagę – mówiłem to w swoim pierwszym wystąpieniu i powtarzam jeszcze raz – że podjęliśmy też taką decyzję, mówię w imieniu rządu, bo rząd podjął taką decyzję, że nie możemy powtarzać błędu, który był popełniony poprzednio. Z innych powodów. Ale dlatego też uruchamiamy inwestycje po to, żeby budowlany rynek wykonawczy w Polsce mógł właściwie funkcjonować, a nie czekać na inwestycje.

Przepraszam, że to powiem, ale gdybyśmy przyjęli wasz sposób myślenia, to powinniśmy czekać, bo nie ma wszystkich dokumentów. Powinniśmy znowu zrobić przerwę, poczekać aż będą wszystkie dokumenty. Przecież nie mogłoby wtedy być żadnej uchwały Rady Ministrów, dopóki by nie było zatwierdzonego ostatecznie budżetu Unii Europejskiej nowej perspektywy finansowej. A tego budżetu jeszcze nie ma, więc byśmy dalej czekali i czekali. Ale wtedy państwo byście nam zadawali inne pytania – dlaczego nie uruchamiamy inwestycji? Nie moglibyśmy ich uruchomić, idąc za sposobem myślenia, który dzisiaj jest prezentowany przez część członków Komisji, mam nadzieję, że nie przez całą Komisję.

To ryzyko polityczne rząd oczywiście musi podjąć, premier, rząd. I podejmuje. I to jest normalne. Każdy rząd takie ryzyko podejmuje, musi coś przewidywać, planować, podejmować decyzje, często nie do końca opisane tak, jakby to chciałoby się, żeby było opisane. Ale taka jest rzeczywistość. Uważam, że akurat tok myślenia ze strony naszego resortu czy rządu jest jak najbardziej prawidłowy. Tego też oczekuje branża budowlana.

Państwo byliście zaproszeni, cała komisja była zaproszona, na dzisiejszą debatę podczas targów „Infrastruktura 2013", w której uczestniczyli wykonawcy budowlani. Może gdybyście państwo uczestniczyli w tej debacie, która trwała ponad trzy godziny, byście państwo usłyszeli czego od nas oczekują wykonawcy i jakie też stawiają przed nami zadania. Przyjęlibyście pewnie inny sposób myślenia, bo przedsiębiorcy budowlani chcą po prostu dawać pracę ludziom zatrudnionym w ich firmach. Ale aby mogli ich zatrudnić, muszą oczywiście budować drogi i modernizować linie kolejowe. Innego wyjścia nie ma. Przyjmujemy taki sposób patrzenia na rzeczywistość.

W przypadku zarzutu, który podniósł pan poseł Kmiecik. To, że w ogóle przystąpiono do prac nad odcinkiem granicznym drogi S3 czy też E17, bo taki jest numer tej drogi po czeskiej stronie, reguluje polsko-czeska umowa międzynarodowa. Na tej podstawie przystąpiono do prac przy tej inwestycji. Państwo postawili nam zarzut, więc odpowiem, że ze strony polskiej wykonaliśmy prace zapisane w międzynarodowej umowie polsko-czeskiej. Jesteśmy przygotowani do rozpoczęcia postępowania przetargowego na odcinku drogi S3. Czesi nie są przygotowani. Jak pan poseł Kmiecik zaznaczył, Czesi poprosili o to, aby realizację inwestycji rozpocząć nie wcześniej niż w roku 2018. Oni nie są do tego przygotowani.

Za chwilę też byłby taki zarzut… Zastanawiamy się nad takim rozwiązaniem. Mówię o tym nad czym się zastanawiamy, jeszcze raz podkreślam – zastanawiamy się nad takim rozwiązaniem. Budowa drogi S3 do Bolkowa, co pewno potwierdzi pan poseł Kmiecik, ma uzasadnienie przy braku porozumienia ze stroną czeską. Wtedy udrażnia się połączenia, które są konieczne do połączenia Dolnego Śląska, jak również Kotliny Jeleniogórskiej, nie tylko z innymi drogami międzynarodowymi i autostradą. I to ma swoje uzasadnienie. Część z państwa, która się tym interesuje, dobrze wie, że za Bolkowem rozpoczynają się najtrudniejsze i najdroższe prace, łącznie z budową tuneli, bo tego wymaga konfiguracja terenu. Przy braku akceptacji budowy w tym samym czasie drogi potrzebnej do połączenia E17 ze strony czeskiej, nie ma na tym etapie uzasadnienia do realizacji tej inwestycji. Dlatego zastanawiamy się, w jaki sposób podejść do konieczności budowania dalszego odcinka drogi S3 bez akceptacji czeskiej, właśnie do Bolkowa. Myślimy też w jaki sposób takie podejście mogłoby rozwiązać problem, o którym nam wszystkim chodzi. Chodzi nam o to, aby ten obszar dobrze skomunikować z siecią dróg ekspresowych i autostrad.

Jak państwo wiecie, cały odcinek drogi S3 został wpisany do finansowania z funduszu „Łącząc Europę". Jeśli coś pomylę, to poproszę panią dyrektor z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, żeby mnie poprawiła. Sytuacja jest taka, że ze względu na to, że większość kwot tworzących fundusz „Łącząc Europę", względnie całość tej kwoty, pochodzi z Funduszu Spójności. Państwa korzystające z tego ostatniego funduszu zagwarantowały sobie możliwość tak zwanych kopert narodowych. Dopiero gdybyśmy nie potrafili wydać środków z kopert narodowych do 2017 roku, wówczas środki te wchodzą do wspólnej puli, o której rozdysponowaniu decyduje już Komisja Europejska. I dalej środki są dzielone pomiędzy wszystkie kraje europejskiej. Chyba się nie pomyliłem.

Kwota środków znajdujących się w funduszu „Łącząc Europę”, to 4,3 miliarda euro dla Polski. Znajduje się ona właśnie w kopercie narodowej. Musimy te środki rozdysponować, wydać do roku 2017. Zgodnie z zasadami funkcjonowania tego Funduszu, nie moglibyśmy wydać środków z koperty narodowej tak, jak by należało, bez akceptacji strony czeskiej. Dlatego mówi się o tym, że drogi S3 nie budujemy w tym momencie i w takiej formule, jak byśmy chcieli, bo nie ma połączenia z Republiką Czeską. Czesi są zainteresowani odcinkiem E17, ale nie od granicy z Polską. Nie pamiętam teraz nazwy miejscowości, o której mówił mi ambasador Republiki Czech, na którego powoływał się pan poseł Kmiecik. Czesi zostawiają najgorszy odcinek drogi, na której trzeba budować tunele, wiadukty i inne obiekty i chcą iść w dół, bo ich interesuje przede wszystkim połączenie z południem Europy czy też z zachodnią częścią Europy. Oczywiście, pewnie należy to odczarować. Może sami wystąpimy do państwa z inicjatywą, aby przekazywać państwu bieżące informacje w tej sprawie i żeby w Sejmie odbyła się dyskusja. Nie ma tu żadnego oszukiwania, kłamania. Przepraszam, że tak powiem, ale to jest brutalny realizm, który towarzyszy tej inwestycji i którą strona polska chce zrealizować.

Jak państwo zapewne wiecie, w ostatnich dniach w Rydze odbyło się spotkanie ministrów odpowiedzialnych za kwestie przygotowania budżetu europejskiego do rozdysponowania środków. I tam o tym właśnie dyskutowano. Jak państwo wiecie, korytarze komunikacyjne, o które zabiegał przede wszystkim obecny komisarz europejski, są jasno określone.

Warto, żeby Komisja Infrastruktury też sobie o tym podyskutowała, naprawdę warto wiedzieć o jakie korytarze transportowe myśmy zabiegali – między nimi korytarz dotyczący drogi S3 jest polską inicjatywą i został dopisany do finansowania z funduszu „Łącząc Europę”. O to zabiegaliśmy, więc dalej starajmy się o to, żeby z Funduszu można było finansować to przedsięwzięcie. Powiększa to pulę środków, które będziemy mogli po roku 2017 wydać na drogi, choć Komisja Europejska, niestety, nie bardzo tego chce – bardziej woli kolej. Może Komisję uda się też przekonać do dróg. Może uda się zakończyć część zadań czy kolejne zadanie, które jest wpisane w najważniejsze korytarze transportowe Wschód-Zachód czy Północ-Południe biegnące przez Polskę z takimi odnogami, jak na przykład droga S3. Jeszcze nie wiem co zrobić, żebyśmy mogli wykonać odcinek drogi ekspresowej do Bolkowa. Nie możemy przecież powiedzieć, że z funduszu „Łącząc Europę” zabierzemy sobie kawałek. Skoro środki Funduszu nie są przeznaczone na stworzenie spójnej europejskiej sieci transportowej, to pewnie nie będzie możliwości sfinansowania odcinka drogi do Bolkowa z funduszu „Łącząc Europę”. Musielibyśmy znaleźć inne rozwiązanie, tak to wygląda.

Podobnie jest z południową obwodnicą Warszawy. Dla nikogo nie ulega wątpliwości, że właściwe skomunikowanie stolicy państwa i to państwa, które chce mieć określone znaczenie w Europie i nie tylko, jest wręcz wymogiem chwili. Moglibyście państwo powiedzieć, że zabraliśmy środki finansowe z odcinków drogi S7 biegnącej w kierunku Gdańska i do Grójca w kierunku Krakowa. Wszystkie te inwestycje, jeszcze raz powtórzę, i obwodnica Warszawy czyli droga S2, i droga S7 w kierunku na Gdańsk i na Grójec, są bardzo wysoko punktowane. W dokumencie implementacyjnym są wśród ważniejszych szlaków komunikacyjnych do wykonania w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Między innymi po to, żeby nie było dyskusji, że zabiera się pieniądze z innej części Polski, a lokuje w jedno źródełko czy w budowę obwodnicy Warszawy, zapadła decyzja o wstrzymaniu realizacji wylotowych odcinków drogi S7. Po rozstrzygnięciu przetargów i po rozpoczęciu realizacji inwestycji, czyli po zatwierdzeniu całego planu budowy dróg krajowych i autostrad, chcemy zadecydować co dalej z inwestycjami na S7. One nie zostają wykreślone, ani jeden odcinek wylotowy z Warszawy, ani drugi. Chcemy także zobaczyć, jak będą się kształtowały ceny robót, jak będzie wyglądała sytuacja na rynku budowlanym. Nikt nie mówi o wykreśleniu tych inwestycji. Nie ma takiej decyzji i nie ma takiego dokumentu. Nie ma też takich działań. Chcemy udrożnić istniejące odcinki drogi S7 i drogi S8.

Przypomnę, że wcale nie ma takiej sytuacji, w której czegoś nie bierzemy pod uwagę czy której nie przewidujemy. Jak państwo doskonale wiecie, o co wszyscy na tej sali zabiegają, jest już rozstrzygnięcie przetargowe dotyczące południowego wlotu do Warszawy

od strony Janek z ominięciem wąskiego gardła w Raszynie. Wykonanie tej inwestycji pokaże na ile potrzebne jest budowanie zupełnie nowego wylotu z Warszawy na drodze S7 w kierunku na Grójec. To pokaże to rozwiązanie. Dlatego też świadomie mówimy – poczekajmy z tym może do roku 2017. Robimy to świadomie.

Patrząc na państwa powiem tak; takie rozwiązanie jest z korzyścią także dla regionów kraju. Nie mówimy, że zabieramy pieniądze z Lubawki, jak powiedział dzisiaj pan poseł Kmiecik. My tych pieniędzy nie zabieramy, to są zupełnie inne pieniądze, bo z funduszu „Łącząc Europę". Zawsze się mówiło, że tamten odcinek drogi S3 będzie finansowany z tego Funduszu, nigdy, że będzie finansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. To jest zupełnie inna sytuacja.

To tyle. Rozumiem, że moje wyjaśnienia czy przedstawienie sytuacji, spotka się z komentarzem, że nie było to jasne, czytelna i klarowne. Ja to przyjmuję. Oczywiście, odpowiedzi udzielimy na piśmie, tak jak państwo posłowie tego oczekują. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tytułem sprostowania, poproszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, umówiliśmy się. Skorzystał pan już ze swojego prawa wypowiedzenia się w imieniu wnioskodawców. Bardzo proszę, nie prowokujmy się, nie łammy regulaminu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tylko tytułem sprostowania, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę, niech pan prostuje.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Tytułem sprostowania. Odnoszę nieodparte wrażenie, że pan minister Zbigniew Rynasiewicz nie do końca zrozumiał moje pytanie. Być może wina leży po mojej stronie, że niezbyt precyzyjnie pytanie zdefiniowałem.

Panie ministrze, wiemy co zawierają dokumenty implementacyjne, wiemy jakie zawierają treści. Natomiast prosiłem i proszę pana ministra i oczekuję, że w formie pisemnej uzyskamy odpowiedź co stało się między czerwcem 2013 roku, a 26 września tego samego, czyli bieżącego roku? Co było powodem, że inwestycje objęte programem budowy dróg krajowych i autostrad nagle zostały zupełnie inaczej zhierarchizowane. To nas interesuje, panie ministrze. Nie kwestia koniecznych, kolejnych analiz. Rozumiem, że to dobry argument, którego zawsze można używać. Może cokolwiek rozjaśnię, albo inaczej, doprecyzuję swoją wypowiedź wykorzystując…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ależ panie przewodniczący…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…wykorzystując słowa premiera. „Południowa obwodnica Warszawy zostanie dokończona kosztem odsunięcia w czasie budowy dróg fragmentów trasy S7 w kierunku Janek i Łomianek". Premier dodał również, że „Opóźnienie w budowie trasy S7 na południu nie powinno być dla kierowców specjalnie uciążliwe, ponieważ gotowa już będzie trasa S8".

I tutaj pomagam panu ministrowi. I dalej; „Natomiast odcinek wylotowy na północ przez Łomianki i tak trzeba będzie wyznaczyć od nowa". Chcemy wiedzieć co to oznacza. Panie ministrze – konkrety. Chcemy wiedzieć co oznaczają słowa „od nowa"? Kto zawinił, że odcinek wylotowy drogi trzeba wyznaczyć od nowa? Mało tego, jestem przekonany, że grupa wysokich rangą urzędników państwowych, która premierowi tego rządu przygotowała i Radzie Ministrów projekt programu budowy, który został zaakceptowany, dzisiaj powinna odejść. Jeżeli bowiem premier sam dochodzi do takich refleksji, że oto zmienia…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę. To już jest daleko poza instytucją sprostowania. Naprawdę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo proszę o określenie daty, kiedy otrzymamy odpowiedź na wnioskowane pytania. Oraz prośba o to, żeby je dokładnie zdefiniować. Dlatego też staram się wyjaśnić w czym jest problem i staram się, żeby w biuletynie też był zapis.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Czy mogę?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Naprawdę, sprostowanie z komentarzem, że ktoś odpowie, a ktoś powinien odejść, zupełnie ma się nijak do regulaminu Sejmu. Bardzo pana proszę.

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący. Pan przewodniczący Adamczyk po raz kolejny mówi, że ja go nie rozumiem; ja to przyjmuję. Każdy ma określony sposób wyrażania czy możliwości.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Być może…

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Ja panu nie przerywałem, panie przewodniczący. Proszę o uzasadnienie pytań na piśmie. Wtedy je zrozumiem i wyjaśnię.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, myślę, że to jest dobra propozycja.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam. Panie przewodniczący, uważam, że pełne uzasadnienie będzie się znajdowało w biuletynie z dzisiejszego posiedzenia Komisji. I tam, panie ministrze, odsyłam pana i wszystkich tych urzędników, którzy będą przygotowywali odpowiedź na nasze pytania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Ja już zakładam, że ich nie zrozumiem. Bo skoro do tej pory nie zrozumiałem… Podobnie też i moja odpowiedź będzie w biuletynie. Oczywiście, skoro tak, to przygotujemy odpowiedź, ale proszę wtedy nie mieć do nas zarzutów, że nie zrozumieliśmy i źle odpowiedzieliśmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Henryk Kmiecik (TR):

Panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle Kmiecik, w jakim trybie?

Poseł Henryk Kmiecik (TR):

Sprostowania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę.

Poseł Henryk Kmiecik (TR):

Panie ministrze, co roku powraca temat przejścia granicznego w Lubawce, które w Sudetach jest najniżej położone. Kiedy znowu przyjdą opady śniegu, będzie to jedyne przejezdne przejście graniczne. Rok w rok jest tak, że Jakuszyce, Harrachov i Kudowa są zablokowane przy najmniejszych opadach śniegu. Ile trwa budowa tuneli? Trzeba to przyspieszyć. Jeżeli przystąpimy z opóźnieniem do budowy S3 od Legnicy do Lubawki, to co będzie pochłaniało najwięcej czasu? Budowa tuneli. Czy nie jest właściwym, żeby budowę tuneli rozpocząć dużo wcześniej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysoka Komisjo, zwracam się do pana ministra o udzielenie odpowiedzi na piśmie w trybie regulaminowym.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu.